STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 30360
14 juni
2016

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 13 juni 2016, nr. IENM/BSK-2016/105622, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met wijzigingen van de hoogtebeperkingen voor luchthavens die uitsluitend door helikopters worden gebruikt

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op bijlage 6, deel III, en bijlage 14, deel II, bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), artikel 8a.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 14, vierde lid, van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid wordt het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters vastgesteld overeenkomstig de voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel II (Heliports) van bijlage 14 van het verdrag, met uitzondering van de volgende onderdelen:
   a. de volzin ‘For heliports intended to be used by helicopters operated in performance class 1 and when approved by an appropriate authority, the origin of the inclined plane may be raised directly above the FATO’ in 4.1.3 en 4.1.15;
   b. 4.1.22 tot en met 4.1.26;
   c. 4.2.4 tot en met 4.2.6;
   d. 4.2.12 tot en met 4.2.29.

2. Na het tweede lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Voor de toepassing van het tweede lid geldt het volgende:
   a. voor het bepalen van de klasse ‘helicopters operated in performance class 1, 2 en 3’ wordt gebruik gemaakt van de definities in hoofdstuk 1 van deel III (Operation of Aircraft) van bijlage 6 van het verdrag;
   b. de opmerking ‘For a FATO at a heliport without a PinS approach incorporating a visual segment surface (VSS) there is no requirement to provide transitional surface.’ onder de kop transitional service uit 4.1 van deel II (Heliports) van bijlage 14 van het verdrag is van toepassing;
   c. voor luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door helikopters en in gebruik zijn genomen voor 1 juli 2014, geldt voor de eerste sectie van de naderings- en startsector, bedoeld in onderdeel 4.2.3 van deel II (Heliports) van bijlage 14 van het verdrag, een helling van 12,5%.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

TOELICHTING

Inleiding

Met de onderhavige regeling wordt de Regeling burgerluchthavens (hierna: de Regeling) gewijzigd. De verwijzing naar de hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters wordt aangepast. Deze aanpassing houdt verband met een wijziging van de voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel II (Heliports) van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart[1] (hierna: het Verdrag).

Hoogtebeperkingen voor de vliegveiligheid van luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door helikopters

In het gebied van en rond luchthavens worden omtrent de ruimtelijke indeling beperkingengebieden vastgesteld. Deze maken op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens (hierna: Bbl) onderdeel uit van het luchthavenbesluit. Met het oog op de bescherming van de vliegveiligheid wordt in het gebied van en rond een luchthaven onder andere een gebied vastgesteld waarin hoogtebeperkingen gelden. Op grond van artikel 14 van het Bbl is in dit gebied geen obstakel toegestaan dat hoger is dan de bij ministeriële regeling vastgestelde waarde en zijn de uitzonderingen op de hoogtebeperkingen opgenomen. Artikel 14, derde lid, van het Bbl bepaalt dat bij ministeriële regeling wordt bepaald op welke wijze het gebied wordt vastgesteld. Hieraan wordt met artikel 8 van de Regeling uitvoering gegeven. De regeling van de hoogtebeperkingen wordt herzien en aangepast aan de laatste wijziging van eerder genoemde bijlage 14 (4de editie, juli 2013). Deze wijziging van bijlage 14 maakt het mogelijk om gekromde naderings- en startprocedures voor helikopterluchthavens te ontwerpen. Daarnaast zijn er regels opgenomen voor het gebruik van point-in-space (PINS) naderingsprocedures waarbij gebruik wordt gemaakt van navigatie-instrumenten aan boord van de helikopter en slechts de eindnadering visueel wordt gevlogen. Tenslotte wordt het vastleggen van een ‘inner horizontal- en conical surface’ niet meer voorgeschreven (cirkelvormige hoogtebeperkingsvlakken voor visueel vliegen) en dit betekent een afname in de beperkingen die aan de omgeving van de helikopterluchthaven worden opgelegd. Met deze wijzigingen in de regeling worden dus de gebruiksmogelijkheden van de helikopterluchthaven vergroot en de hoogtebeperkingen voor de omgeving van de luchthaven gereduceerd.

In de aanhef van artikel 8, tweede lid, van de Regeling is bepaald dat het vaststellen van het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid bij een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters overeenkomstig de voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14 van het Verdrag plaatsvindt. Uitgangspunt hierbij is dat alleen die voorschriften en aanbevelingen van toepassing worden verklaard die noodzakelijk zijn om het hoogtebeperkingsvlak in het luchthavenbesluit te kunnen vastleggen. Dit betreft in principe alle voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14, tenzij specifieke voorschriften en aanbevelingen zijn uitgezonderd. De opgenomen uitzonderingen betreffen allereerst de voorschriften en aanbevelingen waar de regeling niet op van toepassing is, zoals de off-shore helidekken en helidekken op schepen. Daarnaast worden de bepalingen uitgezonderd waar de toepassing afhankelijk is gesteld van de toestemming van een bevoegde autoriteit. Tevens worden de bepalingen uitgezonderd die een operationeel criterium bevatten over het wel of niet mogen toestaan van doorsnijdingen van het hoogtebeperkingsvlak.

In artikel 8, derde lid van de Regeling zijn enige ‘met dien verstande-bepalingen’ opgenomen waarin de inhoud van de bepalingen van hoofdstuk 4 van deel II van bijlage 14 nader worden uitgewerkt. Het betreft de van toepassing verklaring van een aantal definities, de van toepassing verklaring van een noot bij een voorschrift en een door Nederland bij ICAO aangemelde afwijkende toepassing van een voorschrift (difference).

Uitvoering en handhaving

De wijzigingen in onderhavige regeling moeten na inwerkingtreding in alle nieuw vast te stellen luchthavenbesluiten worden opgenomen. De beperkingengebieden met hoogtebeperkingen worden vervolgens in gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen (artikel 8.7 van de Wet luchtvaart). Dit betekent dat de uitvoering, handhaving en het toezicht met betrekking tot de naleving van het verbod om deze hoogtebeperkingen te doorsnijden primair plaatsvindt door gemeenten. De ILT is daarnaast

[1] *Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).*

betrokken bij de uitvoering bij de afgifte van de verklaring van geen bezwaar in de zin van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart, indien er het voornemen is in het gebied met hoogtebeperkingen een object te plaatsen.

Gevolgen voor decentrale overheden

De bepalingen in de Regeling zullen door provincie en het rijk in acht worden genomen bij het vaststellen van toekomstige luchthavenbesluiten. De in luchthavenbesluiten opgenomen beperkingengebieden werken door via gemeentelijke bestemmingsplannen en andere instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De uitvoering, toezicht en handhaving liggen daarmee primair bij de gemeenten. De hoogtebeperkingen voor de vliegveiligheid van helikopterluchthavens bestaan op dit moment al en met de wijziging van deze Regeling wordt de omvang van de vast te leggen gebieden met hoogtebeperkingen gereduceerd. Het gebied waar beperkingen gelden dat gemeenten moeten laten doorwerken in bestemmingsplannen wordt kleiner. Gemeentes zullen minder vaak een verklaring van geen bezwaar hoeven aan te vragen en dit zal dus tot minder bestuurlijke lasten leiden.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige wijzigingsregeling leidt niet tot een verhoging van de administratieve lasten voor burgers of het bedrijfsleven omdat deze geen extra eisen aan burgers of het bedrijfsleven stelt. De mogelijkheden in de omgeving rondom luchthavens die uitsluitend gebruikt worden door helikopters worden juist vergroot.

Consultatie

De wijzigingsregeling is voorgelegd aan de Nederlandse Vereniging van Luchthavens en NACA (Netherlands Association of Commercial Aviation). De sector heeft daarbij geen bezwaar tegen de regeling geuit.

Internetconsultatie

Voor deze wijzigingsregeling is afgezien van internetconsultatie. De wijzigingen zijn het gevolg van implementatie van het Verdrag. Internetconsultatie zal in dit geval niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van het voorstel.

Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

Deze wijzigingsregeling treedt met ingang van 1 juli 2016 in werking. Met deze datum wordt aangesloten bij een van de vier vaste verandermomenten voor de inwerkingtreding van een ministeriële regeling.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma